iZTM

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

2 (120)
luty
2018



INWESTYCJE: METRO, INNOWACJE, WYGODA

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Drodzy Czytelnicy,

Każdego roku Zarząd Transportu Miejskiego stawia przed sobą ambitne zadania inwestycyjne, których nadrzędnym celem jest poprawa komfortu podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym. Co działo się w 2017 roku?

Największą inwestycją, która zmienia krajobraz stolicy, jest budowa II linii metra. Oddanie następnych odcinków jest coraz bliżej. W 2017 roku tarcze wydrążyły kolejne kilometry tuneli na odcinku wschodnio-północnym. Trwały również prace po drugiej stronie Wisły.

Budowa II linii metra jest kluczową inwestycją, ale nie zaniedbywaliśmy również innych, ważnych obszarów. W minionym roku poczynione zostały kolejne kroki w celu dostosowania I linii metra do potrzeb osób niepełnosprawnych. Powstały kolejne wygodne i przestronne bramki automatyczne, wykonany został system informacji dotykowej dla osób niedowidzących, w ramach którego zamontowaliśmy tablice tyflograficzne oraz tablice informacyjne. Zachęcamy do zapoznania się z przeglądem najważniejszych zadań inwestycyjnych ZTM z 2017 roku.

Jakie są nasze plany na najbliższy rok? Gdzie rozpoczniemy remonty, a gdzie zamierzamy zamontować nowe przystanki? Jakie prace zostaną wykonane na budowie metra? O tych zagadnieniach rozmawiamy z Dyrektorem Pionu Inwestycji ZTM Franciszkiem Kujawskim.

Może nie każdy wie, że wielki malarz Zdzisław Beksiński w młodości zajmował się projektowaniem nadwozi do autobusów w rodzinnym Sanoku. Zapraszamy do zapoznania się z tym fragmentem historii komunikacji.

Tematem numeru w marcu będzie wprowadzenie nowej marki Warszawskiego Transportu Publicznego wraz ze wszystkimi znakami graficznymi, oznaczającymi najwyższą jakość świadczonych usług.

Zachęcamy do lektury

iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Łukasz Majchrzyk

Skład: Maciej Beister

Nakład: 10 942

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Lepsze połączenia autobusowe dla mieszkańców Choszczówki, Płud i os. Marywilska

Zarząd Transportu Miejskiego od 29 stycznia uruchomił linię 376 wspomagającą linię 176 na najbardziej obciążonym odcinku CHOSZCZÓWKA - BUDOWLANA. To ułatwi dojazd do pociągów i tramwajów oraz skróci czas oczekiwania na autobus.

Autobusy linii 376 kursują w porannym oraz popołudniowym szczycie komunikacyjnym.

Nowe połączenie zapewnia mieszkańcom Choszczówki, Płud oraz os. Marywilska wygodniejszy dojazd do przystanku kolejowego Warszawa Płudy oraz tramwajów jeżdżących ulicą Matki Teresy z Kalkuty. Takie postulaty zgłaszali mieszkańcy tych rejonów Warszawy.

Trasy linii 376 w porannym i popołudniowym szczycie różnią się od siebie.

W szczycie porannym autobus jedzie następującymi ulicami:
CHOSZCZÓWKA – Raciborska – Przytulna – Henrykowska – Wyganowska – Raciborska – Mehoffera – Polnych Kwiatów – Parowozowa – Ołówkowa – Bohaterów – Czołowa – Marywilska – Wysockiego – Matki Teresy z Kalkuty – BUDOWLANA 06.
Powrót:
BUDOWLANA 06 – Matki Teresy z Kalkuty – Rembielińska – Bartnicza – Wysockiego – Marywilska – Czołowa – Bohaterów – Ołówkowa – Parowozowa – Polnych Kwiatów – Mehoffera – Raciborska – CHOSZCZÓWKA.

W szczycie popołudniowym:
CHOSZCZÓWKA – Raciborska – Przytulna – Henrykowska – Wyganowska – Raciborska – Mehoffera – Polnych Kwiatów – Parowozowa – Ołówkowa – Bohaterów – Czołowa – Marywilska – Wysockiego – Bartnicza – Rembielińska – Matki Teresy z Kalkuty – Wysockiego – BUDOWLANA 02.

Powrót:
BUDOWLANA 02 – Wysockiego – Marywilska – Czołowa – Bohaterów – Ołówkowa – Parowozowa – Polnych Kwiatów – Mehoffera – Raciborska – CHOSZCZÓWKA.

Różne trasy, w zależności od pory dnia, pozwalają pasażerom na dogodniejszy dojazd do tramwajów lub powrót w kierunku Choszczówki.

W porannym szczycie pasażerowie szybciej dojadą do przystanku BUDOWLANA, skąd w dalszą podróż mogą ruszyć tramwajami linii 1, 3 lub 4.

W popołudniowym szczycie natomiast pasażerowie tramwajów mogą przesiąść się do autobusów linii 176 i 376, które zatrzymują się na jednym, wspólnym przystanku BUDOWLANA 02.

Linie 176 i 376 kursują co 30 minut. Dzięki zsynchronizowaniu połączeń na wspólnym odcinku trasy pojawiają się na przystan-kach co 15 minut.



Ruszyła nowa linia autobusowa 239

Autobusy z logo Warszawskiego Transportu Publicznego już od 29 stycznia dojeżdżają do ulicy Krasnowolskiej. Dzięki nowej linii mieszkańcy zyskali szybkie i wygodne połączenie ze stacją metra Stokłosy.



Zarząd Transportu Miejskiego realizuje postulaty mieszkańców Krasnowoli i dzięki wybudowaniu przez dzielnicę Ursynów przystanków, od poniedziałku 29 stycznia, od początku kursowania linii dziennych, uruchomił linię 239. Autobusy jeżdżą trasą:
URSYNÓW PŁD. – al. KEN – Herbsta – Pileckiego (powrót: Puławska – Romera – Herbsta) – Poleczki – Taneczna – Krasnowolska – KRASNOWOLA

Pasażerowie mogą skorzystać z nowych przystanków:
- TANECZNA – na ul. Tanecznej przy skrzyżowaniu z ul.Poleczki
- SAMSONOWSKA – na ul. Tanecznej przy skrzyżowaniu z ul. Samsonowską
- KONDRACKA – na ul. Tanecznej przy skrzyżowaniu z ul. Kondracką
- FLAMENCO – na ul. Krasnowolskiej przy skrzyżowaniu z ul. Flamenco
- KRASNOWOLA – na ul. Krasnowolskiej przy skrzyżowaniu z ul. Poloneza. Będzie to tymczasowy koniec trasy.

Na przystankach tych, poza przystankiem końcowym, autobusy zatrzymują się „na żądanie".

Nowe przystanki na Bródnie i Nowolipkach

Od 5 lutego warszawiacy mogą korzystać z nowych przystanków autobusowych na Bródnie i Nowolipkach - na ul. Łojewskiej, Łabiszyńskiej oraz Smoczej.

Nowych przystanków chcieli mieszkańcy. Zarówno te wprowadzone na Bródnie, jak i na ul. Smoczej, uporządkują układ przystanków. W miejscu tych obowiązujących tylko w jedną stronę, powstały pełne zespoły z przystankami dla obu kierunków.

Pierwszy z nich jest na Bródnie, przy ul. Łojewskiej, w kierunku Łabiszyńskiej. Jego oznaczenie to Klub Lira 01. Zatrzymują się tam będą autobusy linii 112, 118, 156, 169 oraz 227. W nocy skorzystać na nim można z N14 i N64 (na żądanie). Jednocześnie przesunięty o 15 metrów w kierunku ul. Chodeckiej został przystanek Klub Lira 02.

Druga zmiana to nowy przystanek Suwalska 01, znajdujący się w zatoce w ul. Łabiszyńskiej, za skrzyżowaniem z Łojewską w kierunku L. Kondratowicza. Zatrzymują się na nim autobusy linii 104, 112, 118, 156, 169, 204, 214 i 227 oraz linii nocnej N64 (na żądanie).

Przystanki Klub Lira 01 i Suwalska 01 zastąpiły zlokalizowany na ul. Łojewskiej przed skrzyżowaniem z Łabiszyńską przystanek Suwalska 07 (ten został zlikwidowany).

Nowy przystanek znajduje się też na Nowolipkach. To przystanek Miła 01, który został zbudowany na ul. Smoczej, w kierunku Żelaznej, w pobliżu Szkoły Podstawowej nr 389 im. Stefana Starzyńskiego. Obsługiwany jest przez linię 157. Natomiast przystanek Smocza 01, umiejscowiony dotąd na ul. Smoczej przed skrzyżowaniem z M. Anielewicza, został przeniesiony za to skrzyżowanie. Dzięki temu zatrzymują się na nim autobusy nie tylko linii 157, ale także 107.



Korzyść dla pracownika, czystsze powietrze dla Warszawy

Każdy pracodawca może wspierać proekologiczne postawy osób zatrudnionych w jego firmie, może także wyróżniać się troską o swoich pracowników. Wystarczy nawiązać z Zarządem Transportu Miejskiego współpracę w zakresie dofinansowania zakupu biletów komunikacji miejskiej.

Dla Zarządu Transportu Miejskiego jednym z najważniejszych zadań jest promowanie korzystania z Warszawskiego Transportu Publicznego. Ma to wymiar proekologiczny: im więcej osób przesiądzie się z samochodów do autobusów, tramwajów, metra lub pociągów, tym mniej aut wyjedzie na warszawskie ulice. A to oznacza czystsze powietrze, mniej hałasu i mniej zatłoczone ulice.

Zarząd Transportu Miejskiego zachęca wszystkich pracodawców, bez względu na liczbę zatrudnionych osób, do skorzystania z oferty dofinansowania zakupu biletów długookresowych komunikacji miejskiej. Bilety dla pracowników mogą być kodowane na Warszawskiej Karcie Miejskiej w biurze ZTM, w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM lub w siedzibie firmy. Można także zamówić unikalną kartę według projektu pracodawcy, dzięki czemu każdy pracownik będzie posługiwał się kartą miejską z logo firmy lub innym wzorem – karta może się w ten sposób stać nośnikiem reklamowym dla produktu lub usługi.

Dofinansowanie do zakupu biletów będzie cennym i użytecznym bonusem, dzięki któremu pracownicy odczują, że są ważnym ogniwem w strukturze organizacyjnej. Zaangażowanie pracowników zostanie docenione, a jednocześnie spowoduje, że zespół będzie chętniej utożsamiał się z firmą, w której można liczyć na dodatkowe przywileje.

Bilety dla pracowników sprzedawane są po cenach zgodnych z taryfą przewozową, zatem nie jest to „oferta zniżkowa" dla pracodawców. Przedsiębiorca sam decyduje, na jakim poziomie dofinansuje zakup karty. Płatność regulowana jest na podstawie faktur wystawionych na firmę, która we własnym zakresie dokonuje rozliczenia z pracownikiem.



Nowy regulamin parkingów P+R: Karta Eko dla użytkowników aut elektrycznych

1 lutego wszedł w życie nowy regulamin parkingów Parkuj i Jedź. Wprowadził on Karty Eko dla użytkowników pojazdów elektrycznych oraz możliwość ich bezpłatnego doładowania. Nowe przepisy znoszą także opłaty za postój rowerów, motorowerów i motocykli na parkingach P+R.

Karta Eko to udogodnienie dla użytkowników przyjaznych środowisku pojazdów o napędzie elektrycznym. Od 1 lutego jej posiadacze mogą bezpłatnie pozostawiać swoje auta na parkingach Parkuj i Jedź poza godzinami otwarcia tych obiektów oraz za darmo korzystać ze stacji ładowania. Karty Eko są wydawane na dany samochód elektryczny, wyłącznie dla jednego parkingu P+R. Okres ich ważności to rok.

Wniosek o wydanie Karty Eko można składać w siedzibie Działu Zarządzania Węzłami Komunikacyjnymi Zarządu Transportu Miejskiego, przy ul. J. Kasprowicza 145. Użytkownik auta elektrycz-nego powinien okazać dowód rejestracyjny oraz dokument potwierdzającego jego dane (imię i nazwisko). Karty wydawane są niezwłocznie po złożeniu prawidłowo wypełnionego wniosku.

W pierwszym okresie obowiązywania nowego regulaminu wydawane są Kart Eko ważne tylko na parkingach P+R Młociny I oraz Młociny III. To obiekty, na których pilotażowo zamontowano już lub wkrótce pojawią się stacje umożliwiające ładowanie pojazdów elektrycznych. W przypadku parkingu Parkuj i Jedź Młociny I w 2018 r. zostanie wydanych maksymalnie 19 kart. Natomiast dla obiektu Młociny III limit ten to 4 karty.

Nowy regulamin likwiduje także opłaty za postój jednośladów na parkingach P+R. Można je tam zostawiać również poza godzinami ich otwarcia (od godz. 2.31 do 4.29).

Regulacje, które weszły w życie 1 lutego to też zapisy dotyczące naliczania opłat za postój dopiero po upływie 20 minut od momentu wjazdu pojazdu na parking. Dzięki temu kierowcy nie płacą za czas, w którym poszukują wolnego miejsca postojowego. Możliwe zatem jest wykorzystywanie parkingów Parkuj i Jedź także jako stref postojowych K+R (Kiss and Ride).

Nowy regulamin parkingów Parkuj i Jedź został przyjęty przez Radę m.st. Warszawy w połowie grudnia 2017 r.



Kolejne parkingi w metropolii

Nowe parkingi P+R powstaną w metropolii warszawskiej – samorządy dostaną 23 mln złotych dofinansowania z funduszy europejskich w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na osiem parkingów. To niemal tysiąc miejsc parkingowych dla samochodów i ponad trzysta dla rowerów.



W efekcie współpracy samorządu województwa mazowieckiego, Warszawy oraz podwarszawskich gmin w ramach drugiego konkursu wybrano do realizacji pięć projektów, dzięki którym zostanie poszerzona metropolitalna sieć parkingów „Parkuj i Jedź". Nowe parkingi wybudowane zostaną w podwarszawskich miastach Nowy Dwór Mazowiecki, Żyrardów, Zielonka oraz w gminach Michałowice i Jaktorów. Mieszkańcy będą mogli skorzystać w sumie z ośmiu parkingów z 961 miejscami dla samochodów oraz 335 dla rowerów.

Z bezpłatnego parkowania będą mogli korzystać podróżujący posiadający bilet komunikacji miejskiej lub bilet lokalnego przewoźnika. Zakłada się, że parkingi „Parkuj i Jedź" zlokalizowane w podwarszawskich gminach będą jednolicie oznakowane. Wszystko po to, aby mieszkańcy w łatwy sposób odróżnili parkingi działające w systemie od „dzikich" lub działających na zasadzie komercyjnej.

To kolejny krok w budowaniu sieci parkingów 'Parkuj i Jedź" w metropolii warszawskiej. W grudniu 2016 r. rozstrzygnięto pierwszy konkurs na budowę lub przebudowę 27 obiektów na 2697 miejsc parkingowych dla samochodów oraz 1133 dla rowerów. Z kilku z nich, m.in. w Jaktorowie, Radzyminie i Wołominie mogą już korzystać mieszkańcy.

Wybudujemy nowe przystanki. Postawimy na innowacje

W 2018 roku Zarząd Transportu Miejskiego będzie rozwijał infrastrukturę przystankową, co jest ważne dla wszystkich pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego. Czekają nas również poważne zadania przy budowie II linii metra – mówi Dyrektor Pionu Inwestycji Franciszek Kujawski.



Panie Dyrektorze, jak w ogólnym zarysie wyglądają plany inwestycyjne Zarządu Transportu Miejskiego na 2018 rok?

Franciszek Kujawski, Dyrektor Pionu Inwestycji ZTM: Plany mamy ambitne, wiemy co trzeba zrobić i jakie są najpilniejsze potrzeby, ale musimy mierzyć siły na zamiary i pamiętać, jakim budżetem dysponujemy. Bardzo ważna jest dla nas elektromobilność i działania proekologiczne, dlatego chcielibyśmy zamontować stacje ładowania samochodów elektrycznych na wszystkich parkingach w systemie Park&Ride. Planujemy również wystąpić do Rady Warszawy o przyznanie środków na modernizację parkingu P+R Ursynów pod kątem wykorzystania odnawialnych źródeł energii, czyli zamontowania paneli fotowoltaicznych. Ambitnym założeniem jest też budowa systemów informatycznych dla Zarządu Transportu Miejskiego, m.in. systemu elektronicznego obiegu dokumentów projektu „Kasy+". Na pierwszy plan wysuwa się oczywiście budowa II linii metra.

Co będzie się działo w inwestycji, którą śledzą nie tylko warszawiacy, ale cieszącej się także zainteresowaniem w całej Polsce. Jakie prace będą prowadzone w 2018 roku przy budowie II linii metra?

Przypomnę, że prace są prowadzone równolegle na dwóch odcinkach: zachodnim i północno-wschodnim. Zacznę od omówienia odcinka zachodniego, na którym w 2018 roku prowadzone będą prace związane z drążeniem obu tuneli metra. Zakończenie prac przewidziane jest na koniec bieżącego roku. Ten obszar prac jest trochę przesunięty w stosunku do odcinka wschodniego. Drążenie planujemy rozpocząć 9 lutego. Trzeba pamiętać, że uruchomienie tarcz TBM wymaga to nie tylko drążenie, ale również konieczność zorganizowania całego zaplecza technicznego dla tych maszyn oraz zapewnienia wydobywania wydrążonego gruntu. W trakcie drążenia tuneli na stacjach prowadzone będą roboty konstrukcyjne i wykończeniowe nie kolidujące z procesem drążenia. Musimy pamiętać, że realizacja tych robót nie może kolidować z drążeniem tuneli. Pod koniec 2017 roku ogłoszony został przetarg w systemie „Projektuj i Buduj" na wykonanie trzech stacji metra C1-C3 oraz Stacji Techniczno-Postojowej Mory. Wkrótce ogłoszony zostanie również przetarg na budowę stacji C4 i C5.

Co będzie się działo po północno-wschodniej stronie II linii metra?

Tutaj jest bardzo znaczny stopień zaawansowania prac. W styczniu 2018 r. zakończyło się drążenie tuneli metra, co pozwala na rozpoczęcie robót torowych, instalacyjnych i wykończeniowych na wszystkich trzech stacjach metra i wentylatorniach szlakowych. W 2018 r. w tunelach ułożona zostanie nawierzchnia torowa, rozpoczną się roboty instalacyjne. Na terenie wszystkich trzech stacji, czyli Szwedzkiej, Targówka i Trockiej rozpoczniemy prace wykończeniowe. W 2018 roku będziemy również prowadzili prace nad odtworzeniem terenu, obecnie opracowujemy m.in. projekty stałej organizacji ruchu w tamtych rejonach. W niektórych miejscach rozpocznie się także realizacja układów drogowych.

Jakie inne plany inwestycyjne na 2018 rok ma Zarząd Transportu Miejskiego? Oczywiście, wiele zależy od środków, jakie będą do dyspozycji, ale co możemy zdradzić naszym Czytelnikom?

W najbliższych 12 miesiącach zamierzamy w dalszym ciągu pracować nad poprawą stanu technicznego i dostępności naszej infrastruktury – chcemy, by zadań inwestycyjnych dotyczących tzw. małej infrastruktury było wyraźnie więcej niż w latach ubiegłych. Mamy bardzo konkretne plany budowy kolejnych przystanków komunikacji miejskiej – w 2018 roku chcemy ich wybudować ponad 20. Część przystanków, które wybudujemy w 2018 roku będzie w zlokalizowanych w zatokach, a część na tzw. pasie przejazdowo-postojowym.

Gdzie zamierzamy prowadzić prace? Czy wszystkie inwestycje będą zgrupowane w jednym rejonie?

Chcemy budować w różnych częściach aglomeracji warszawskiej. Według naszych planów nowe przystanki pojawią się przy oraz na Trakcie Brzeskim, ale też na Saskiej Kępie, na Bródnie – przy Kondratowicza, Łabiszyńskiej i Łojewskiej, na Pradze-Północ przy ulicy Grochowskiej, na Woli przy Smoczej, na Ursynowie (ulica Karczunkowska) czy przy ulicy Jana Kazimierza. Przy tej ostatniej inwestycji, uwzględniając plany Zarządu Dróg Miejskich dotyczące przebudowania w przyszłości tej ulicy, wykonamy jedynie przystanki tymczasowe. Będzie już mógł jeździć tamtędy autobus, a koszty będą niższe. Zamierzamy również wybudować pętlę autobusową w Starej Miłosnej. Pętlę zlokalizowaną na Młynowie chcemy przenieść w inne miejsce.

Możemy się spodziewać remontów kolejnych przystanków komunikacji miejskiej?

Mamy propozycję około 30 punktów, w których chcielibyśmy prowadzić prace w 2018 roku. Lokalizacje są starannie typowane. Część miejsc wybrali samodzielnie pracownicy Pionu Inwestycji, część potrzeb zgłosili nam również koledzy z Działów Nadzoru Przewozów i Organizacji Przewozów. Okresowo Zarząd Transportu Miejskiego organizuje spotkanie z przedstawicielami Miejskich Zakładów Autobusowych, podczas którego wymieniamy się spostrzeżeniami i ustalamy, gdzie należałoby wejść z pracami w pierwszej kolejności. Nasze zamierzenia musimy również zsynchronizować z planami Zarządu Dróg Miejskich. Sama inwestycja może trwać krótko, ale wymaga starannego przygotowania. Musimy uzyskać prawo do dysponowania terenem oraz uzgodnić z zarządcą drogi warunki techniczne naprawy. Musimy również uzyskać akceptację projektu czasowej organizacji ruchu. Trzeba też pamiętać, że w niektórych miejscach remonty można przeprowadzać tylko w okresie wakacyjnym, bo w przeciwnym razie mocno zdezorganizowałoby to kursowanie komunikacji miejskiej.

Czy może Pan jeszcze przybliżyć inwestycje na pętlach, o których Pan wspominał? Jakie obiekty mają się tam znajdować?

Bardzo ciekawie wyglądają plany dotyczące pętli w Starej Miłosnej. Miałyby się tam znaleźć dwa perony, każdy o długości 60 metrów. Do tego, ponieważ po ulicach aglomeracji jeździ coraz więcej autobusów elektrycznych, chcemy przygotować teren pod ewentualne zamontowanie w późniejszym terminie



ładowarki – mamy już wybraną wstępną lokalizację tego urządzenia na terenie pętli. Dodatkowo, chcielibyśmy tam wybudować budynek ekspedycji oraz zorganizować ścieżkę rowerową. Trzeba by tam doprowadzić wodę, ale zamierzamy położyć odpowiednią instalację przy prowadzeniu prac drogowych, żeby usprawnić i zmniejszyć koszty całego procesu. Sporo uzgodnień wymaga drugi projekt, czyli przeniesienie pętli Młynów. Do 15 marca musimy przygotować projekt stałe organizacji ruchu. Musimy się spotkać również z przedstawicielami przedsiębiorstwa Veolia, bo na terenie wybranej przez nas lokalizacji znajduje się kanał ciepłowniczy. Jesteśmy zobowiązani uzgodnić projekt z Żandarmerią Wojskową – w niedalekiej odległości znajdują się tereny wojskowe. Jest nad czym myśleć i o czym rozmawiać.

Kolejne prace mają być prowadzone także na I linii metra?

W 2018 roku zamierzamy zamontować bramki automatyczne na tych stacjach, na których wcześniej się one nie pojawiły. Do końca roku chcielibyśmy zakończyć prace z tym związane. Planujemy także umieszczenie na wszystkich schodach I linii metra żółtych, antypoślizgowych oznaczeń. To powinno ułatwić przemieszczanie się osobom niedowidzącym. Przeprowadzimy również kolejne remonty w Punktach Obsługi Pasażerów, tym razem na stacjach Ratusz Arsenał i Marymont. Ciekawym projektem, który zamierzamy prowadzić w 2018 roku jest połączenie wszystkich Punktów Obsługi Pasażerów za pomocą światłowodu.

Na koniec proszę powiedzieć, co z budową linii tramwajowej na Tarchomin, którą ZTM realizuje wspólnie z Tramwajami Warszawskimi?

W połowie 2018 roku planujemy ogłoszenie wspólnie z Tramwajami kolejnego przetargu na budowę ostatniego odcinka linii tramwajowej od pętli autobusowej Nowodwory do Winnicy wraz z wykonaniem układu drogowego na Winnicy, gdzie aktualnie nie ma ulicy Światowida oraz budową skrzyżowania Światowida – Modlińska. W przyszłości do wybudowania pozostanie węzeł przesiadkowy z parkingiem P+R w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania Światowida i Modlińskiej oraz dobudowa drugiej jezdni ulicy Światowida, dla których aktualnie trwają prace projektowe.

rozmawiał: Łukasz Majchrzyk



Metro, POP-y, przystanki, koncepcje: pracowity rok w inwestycjach

W 2017 roku Zarząd Transportu Miejskiego zrealizował wiele inwestycji, mających podnieść komfort podróżowania warszawiaków. Powstał Punkt Obsługi Pasażerów przy stacji metra Politechnika, a POP Centrum zyskał nowy wygląd i wiele udogodnień. Prowadziliśmy też prace remontowe na Parkingach P+R, które funkcjonują w stolicy przeszło dziesięć lat oraz poprawiliśmy estetykę wielu przystanków komunikacji miejskiej. Warto również przypomnieć, że budowa II linii metra, niezwykle ważnej dla układu komunikacyjnego Warszawy, utrzymała wysokie tempo.

O skali i rozmachu prowadzonych prac mogą co nieco powiedzieć liczby. Największa część środków została przeznaczona na budowę metra: 632 575 990 zł. Inwestycje ZTM kosztowały 12 959 697 zł, a wykonanie planu wydatków bieżących (utrzymanie, remonty) zamknęło się kwotą 21 619 606,37 zł.

Wśród zadań inwestycyjnych, jakie prowadził w 2017 roku Zarząd Transportu Miejskiego na pierwszy plan wysuwa się budowa kolejnych odcinków II linii metra. To przedsięwzięcie interesuje wszystkich mieszkańców Warszawy, a najbardziej tych, którzy na co dzień żyją na Woli i Bemowie (odcinek zachodni) lub Targówku (odcinek wschodni-północny), którzy po oddaniu do użytku kolejnych stacji szybko i komfortowo będą mogli dotrzeć do centrum stolicy.





Tarcze drążą cały czas

Postępy budowy II linii metra widać na każdym kroku. Wielkie tarcze o wdzięcznych imionach (jak Maria czy Anna) drążą kolejne metry tuneli.

Co udało się za te pieniądze zrobić w 2017 roku? Wiele prac zostało wykonanych na odcinku wschodnim-północnym II linii metra. Na początku maja (o dwa miesiące wcześniej niż pierwotnie było w planach) rozpoczęło się drążenie dwóch tuneli. Jako pierwsza, z terenu stacji Trocka (C18) ruszyła tarcza nazywana Maria, a na początku czerwca drążenie zaczęła Anna.

Prace były prowadzone w bardzo dobrym tempie. W lipcu został osiągnięty teren stacji Targówek (C17), a następnie ruszyły dalej w kierunku Dworca Wileńskiego. Na teren stacji Szwedzka obie tarcze przebiły się we wrześniu, a już 6 grudnia można było świętować wydrążenie tunelu w całości.

O skali wykonanej pracy dają wyobrażenie liczby. Tarcza Maria między stacjami Trocka i Dworzec Wileński miała do

przejścia 2224,42 m, a tarcza Anna miała pokonania dystans wynoszący blisko 2239 m. Tarcze pracowały w bardzo dużym tempie. Według danych przekazanych przez wykonawcę rekordowy wynik dziennego drążenia wyniósł 30 metrów, a miesięczny – to aż 555 metrów. Trasa tego fragmentu II linii metra, budowanego przez włoską firmę Astaldi S.p.A, ma mieć około 3,12 kilometra długości.

Budową odcinka zachodniego, który będzie miał długość około 3,4 km zajmuje się Gülermak Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. W ramach tego etapu 8-9 kwietnia, rozpoczęła się budowa stacji metra Płocka. W związku z tym kilkusetmetrowy fragment ul. Płockiej został zamknięty. Stacja stanowi część rozbudowywanej II linii metra na Woli.

Na stacji C6 Księcia Janusza przygotowano komorę startową dla tarcz, które mają drążyć tunele w kierunku stacji Rondo Daszyńskiego – ich start zaplanowano na luty 2018 roku.

Trwają prace nad przygotowaniem kolejnych etapów budowy, tzw. odcinek „2+3" oraz etap trzeci, czyli „3+Stacja Techniczno-Postojowa Mory", która ma się stać zapleczem warsztatowo-technicznym oraz obsługowym dla II linii metra (prowadzone będą tam m.in. przeglądy i naprawy taboru oraz pojazdów II linii metra). Na terenie stacji znajdą się również pomieszczenia sterowania ruchem.

W ramach realizacji etapu drugiego odcinek zachodni zostanie wydłużony o dwie stacje o roboczych nazwach: Powstańców Śląskich (C4) i Wola Park (C5), a w ramach etapu trzeciego o trzy stacje: Karolin (C1), Chrzanów (C2) i Lazurowa (C3). Część wschodnio-północna wydłuży się o trzy kolejne: Zacisze (C19), Kondratowicza (C20) oraz Bródno (C21).

W 2017 roku oddano również do eksploatacji halę postojową na Kabatach. Hala jest obiektem jednokondygnacyjnym. W głównej części obiektu odbywać się będzie postój taboru. Możliwe jest tutaj wykonywanie tzw. suchego mycia wagonów i małe przeglądy dla 14 pociągów. Hala techniczno-postojowa jest najnowszym tego typu obiektem w Europie. Koszt jej budowy wyniósł 72 mln zł.

Budowa metra to zadanie kluczowe, ale cały czas prowadzone są też prace nad unowocześnieniem I linii metra, w szczególności dostosowaniem jej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (przybyła winda na stacji metra Ursynów). Na Racławickiej wybudowaliśmy toaletę, której brakowało tam od momentu uruchomienia I linii metra. To nie wszystko, bo na stacjach Centrum i Politechnika wyremontowaliśmy tego typu pomieszczenia.

Na stacjach I linii (Marymont, Słodowiec, Stare Bielany, Wawrzyszew, Młociny,) pojawiły się szerokie i wygodne bramki



automatyczne, z których mogą skorzystać osoby mające trudności w poruszaniu się lub podróżujące z dużym bagażem, dla których przejście przez kołowrotki mogłoby stanowić problem. W 2018 roku planowane jest dobudowanie bramek na pozostałych stacjach I linii metra.

W ramach tego samego zadania wykonano system informacji dotykowej dla osób niedowidzących (247 tablic tyflograficznych oraz około 900 tablic informacyjnych). Projekt stanowił wykonanie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 17.6.2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie (Dz.U. z 2011 r. Nr 144, poz. 859).



Nowoczesne Punkty Obsługi Pasażerów

Bardzo wielu warszawiaków, każdego dnia, odwiedza nasze Punkty Obsługi Pasażerów. Mają tam zapewniony wygodny dostęp do informacji pasażerskiej, mogą kupić bilet, spersonalizować i zakodować Warszawską Kartę Miejską, dlatego staramy się, by standard obsługi w tych miejscach był jak najwyższy. To wymaga przeprowadzania systematycznych remontów oraz powstawania kolejnych placówek.

Od 28 sierpnia 2017 roku działa, oddany do użytku po rozbudowie, Punkt Obsługi Pasażerów Centrum. Znalazło się tam stanowisko tłumacza języka migowego oraz wprowadzone zostały ułatwienia do obsługi osób z niepełnosprawnościami, m.in. pętla induktofoniczna. Zainstalowano również wyciszające witryny oraz interkomy ułatwiające obsługę.

Powiększona sala obsługi ma też nowe klimatyzatory (takie urządzenia zostały zakupione również dla POP na stacjach metra Świętokrzyska i Ratusz Arsenał). Teraz nawet podczas największych upałów, wewnątrz będzie panowała odpowiednia temperatura. Nie zapomniano o najmłodszych – w odnowionym POP Centrum jest kącik dla dzieci, które przyszły do POP z opiekunami.



Od 30 października działa nowy POP na stacji metra Politechnika, przy zejściach do metra od strony ul. Nowowiejskiej. Do dyspozycji podróżnych są trzy okienka, czynne od poniedziałku do piątku w godz. 7-20 i w soboty w godz. 10-17. Punkt posiada także pętlę induktofoniczną ułatwiającą obsługę osób z aparatem słuchowym.

Zarząd Transportu Miejskiego dba o bezpieczeństwo pasażerów i swoich pracowników. Dlatego wszystkie Punkty Obsługi Pasażerów zostały wyposażone w defibrylatory.

Do tej pory te urządzenia ratujące życie znajdowały się m.in. w Punkcie Obsługi Pasażerów na stacji Metro Marymont, w Ekspedycji znajdującej się na Parkingu P+R przy Alei Krakowskiej oraz przy ulicy Lubelskiej, a także w recepcji siedziby głównej ZTM przy ulicy Żelaznej 61, gdzie codziennie przychodzi wielu interesantów.

Zakupione urządzenia zostały wyposażone w automatyczne dostosowanie energii do dzieci bez konieczności użycia dodatkowych elektrod pediatrycznych, informacje i komunikaty głosowe w języku polskim o nieprawidłowym podłączeniu elektrod czy wymaganej defibrylacji lub braku wskazań do jej przeprowadzenia. Można ich używać także na mokrej i metalowej powierzchni.

Na początku 2017 roku zakończył się kolejny etap bardzo ważnej inwestycji tramwajowej. Oddany do użytku został odcinek linii tramwajowej od pętli tramwajowej Tarchomin Kościel-ny do pętli autobusowej Nowodwory, zakończony przejazdem międzytorowym oraz podstacją trakcyjną przy ul. Strumykowej. W ramach tej inwestycji wybudowane zostały również dwa zespoły przystankowe przy skrzyżowaniach ul. Stefanika i Ordonówny oraz wykonana została przebudowa fragmentu ul. Światowida w zakresie wynikającym z budowy torowiska.

W 2018 roku będziemy prowadzić dalsze prace. Trwają prace przygotowawcze przy budowie odcinka linii tramwajowej od pętli autobusowej Nowodwory do Winnicy, który będzie zakończony w ul. Światowida przejazdem międzytorowym umożliwiającym zmianę kierunku tramwajom dwukierunkowym. Z tą inwestycją związana jest też budowa rozbieralnej pętli jednotorowej (do czasu wybudowania zintegrowanego węzła przesiadkowego z pętlą tramwajowo-autobusową i parkingiem P&R w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Modlińskiej).

Dbamy o komfort pasażerów

Działalność inwestycyjna Zarządu Transportu Miejskiego to jednak nie tylko wielkie budowy, takie jak II linia metra czy tramwaj na Tarchomin, o których słusznie i z dumą mówi się zarówno w samej Warszawie, jak i poza stolicą. To także codzienna praca nad wprowadzaniem licznych udogodnień dla pasażerów, korzystających z komunikacji miejskiej.

Komfort podróżowania składa się z wielu, z pozoru drobnych rzeczy: czystych i łatwo dostępnych przystanków, przestronnych wiat, sprawnie działających wind na stacjach metra, udogodnień dla pasażerów z niepełnosprawnościami, dobrze zaprojektowanych i łatwo dostępnych Punktów Obsługi Pasażerów.

W ramach budżetu partycypacyjnego wykonaliśmy z kolei dwa projekty poprawiające estetykę otoczenia: *„Frutti per Tutti" – sad przy pętli na Potockiej* (ponad 150 drzew owocowych, odpornych na choroby, mróz, susze i zanieczyszczenia) oraz Skwer przy pętli Nowe Włochy.



Estetyczne przystanki

Elementem infrastruktury Warszawskiego Transportu Publicznego, z którym zdecydowanie najczęściej stykają się podróżni są przystanki autobusowe i tramwajowe – tam zaczyna się i kończy niemal każda podróż, odbywana komunikacją miejską. Można zaryzykować stwierdzenie, że są to elementy reprezentacyjne i wizytówka WTP, na którą zwracają uwagę nie tylko mieszkańcy, ale także turyści, dlatego Zarząd Transportu Miejskiego poświęca niezwykle wiele uwagi remontom już istniejących przystanków i pętli autobusowych oraz starannemu wykonaniu nowych obiektów.

W 2017 roku wykonaliśmy remonty nawierzchni 13 zatok autobusowych. Przeprowadzone prace polegały m.in. na rozebraniu istniejącej konstrukcji zatoki, ustawieniu krawężnika kamiennego, wykonaniu badań nośności, wykonaniu podbudowy z betonu i betonowej nawierzchni.



Wykonane zostały również remonty nawierzchni 17 peronów autobusowych (m.in. ułożenie kostki betonowej lub płyt betonowych, ułożenie pasa płytek z wypustkami, ułożenie pasa płytek antypoślizgowych). Efekty tych prac (łączny koszt zamknął się w kwocie 2 433 860 złotych) można oglądać m.in. na przystankach: Afrykańska 01, Batumi 01 i 02, Białołęka Dworska, Brzeziny 01, Foksal 01 i 02 czy Ordy-nacka 02.

Wybudowane zostały także nowe przystanki komunikacji miejskiej, które pojawiły się m.in. w rejonie ulicy Nałęczowskiej, Conrada, Roentgena, Bartyckiej, al. KEN.

W ramach tego typu działań nastąpiła zmiana organizacji ruchu przy stacji metra Wilanowska, poprawiająca bezpieczeństwo pieszych.

Efektowne i funkcjonalne parkingi

Do tej grupy zaliczyć należy również parkingi Parkuj i Jedź, które pomagają zaplanować podróż osobom dojeżdżającym do Warszawy z wielu okolicznych miejscowości. Samochody, zostawione na wielu nowoczesnych i przestronnych parkingach, działających w ramach systemu nie wjeżdżają do centrum Warszawy, a staranne rozplanowanie obiektów powoduje, że kierowcy łatwo i wygodnie mogą przesiąść się do metra, autobusu, tramwaju czy pociągu i stać się pasażerami Warszawskiego Transportu Publicznego.

Certyfikat jakości, który Zarząd Transportu Miejskiego otrzymał w 2017 roku, to nie tylko dowód uznania za dotychczasową, ciężką pracę i najwyższą jakość świadczonych usług, ale także zobowiązanie, by tak samo wysoki standard utrzymywać w przyszłości.



W roku 2017, w cieniu obchodów 25-lecia Zarządu Transportu Miejskiego, minęła okrągła 10 rocznica uruchomienia pierwszego w Warszawie parkingu strategicznego, działającego w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride). Przez te dziesięć lat obiekty budowlane uległy już częściowemu wyeksploatowaniu, biorąc pod uwagę zużycie materiałów, czy też działających w trybie 24/7 różnych systemów wspomagających ich prawidłowe działanie. Dlatego też z czasem coraz większą uwagę należy poświęcać codziennej administracji i działaniom zmierzającym do utrzymania ich w jak najlepszym stanie technicznym przez kolejne lata.

Znaczne środki są przeznaczane co roku na utrzymanie i eksploatację obiektów. W 2017 roku prowadziliśmy prace na terenie aż 12 parkingów strategicznych z systemu P+R (Parkuj i Jedź), pętlach autobusowych (wraz z budynkami ekspedycji) czy na terenie Węzła Komunikacyjnego Młociny. Co wchodziło w zakres wykonanych prac?

Zarząd Transportu Miejskiego przykłada wielką wagę do tego, by kierowcy chcieli zostawiać swoje auta na parkingach P+R, a ich samochody stały tam w jak najlepszych warunkach. Z tego powodu w 2017 roku wymienione zostały listwy parkingowe na obiekcie P+R Młociny (koszt 56 131 zł).



Naprawa posadzek na parkingach Metro Marymont, Metro Wilanowska, Ursus Niedźwiadek. Bardzo ważne były prace nad uszczelnieniem i konserwacją przeszklonych zadaszeń ciągów pieszych WKM (58 300 zł) oraz naprawa izolacji wodochronnej dachów papowych (155 349 zł).



Samo odnowienie i wymiana oznakowania pionowego i poziomego parkingów pochłonęła 544 890 złotych, a odnowienie 53 miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych kosztowało 59 815 złotych.

Pisząc o inwestycjach na parkingach P+R warto również przypomnieć o tym, że zamontowane zostały tam neonowe nośniki informacyjne (309 278 zł).

W ciągu ostatniego roku zdecydowaliśmy się na stopniowe wprowadzanie jednolitego oznaczenia kolorystycznego poszczególnych poziomów parkingów P+R przy okazji remontów posadzek oraz odnowienia oznakowania poziomego i pionowego na parkingach. W planach mamy również ujednolicenie wyglądu budynków i ekspedycji będących w administrowaniu ZTM. Zamontowane zostały maszty flagowe na parkingach naziemnych oraz neonowe nośniki informacyjne na parkingach kubaturowych.

Wprowadzamy elektromobilność

Administrowanie i eksploatacja naszych obiektów to nie tylko bieżące utrzymanie, naprawianie awarii, wykonywanie remontów – ale dodatkowo planowanie modernizacji i unowocześniania istniejących obiektów, aby nadążały one za rozwojem techniki i oczekiwaniami samych użytkowników.

Zarząd Transportu Miejskiego jest ważnym partnerem w dyskusji o elektromobilności na forum krajowym – wykonaliśmy analizę prawną oraz zgłosiliśmy uwagi do projektu ustawy regulującej tę tematykę.



W 2017 roku zrealizowaliśmy pilotażowy punkt ładowania dla samochodów elektrycznych na parkingu P+R Metro Młociny (montaż dwóch ładowarek obsługujących 4 miejsca postojowe) wraz z aranżacją strefy do ładowania. Wymagało to wcześniejszego uzyskania z Urzędu Regulacji Energetyki promesy koncesji na sprzedaż energii elektrycznej.

Na parkingu kubaturowym Parkuj i Jedź na Młocinach znajdują się cztery stanowiska zasilane przez dwie stacje – każda o mocy 2x22 kW. Wyposażone są m.in. w gniazda Typ 2, panele LED do obsługi urządzeń oraz sygnalizację procesu ładowania i jego zakończenia. Mają także zabezpieczenia procesu ładowania przed ingerencją osób nieuprawnionych, np. wyjęcie wtyczki, podłączenie wtyczki od innego pojazdu, wyłączenie procesu ładowania.

W ramach projektu zaaranżowaliśmy przestrzeń parkingu w sposób podkreślający ekologiczny charakter obiektu. Celem tego zabiegu było zainteresowanie kierowców tematem ekologii, w szczególności korzystaniem z pojazdów elektrycznych. Zarząd Transportu Miejskiego ma w planach budowę na parkingach Parkuj i Jedź kolejnych stref do ładowania osobowych samochodów elektrycznych. Termin budowy i sposób w jaki będą działały punkty ładowania jest uzależniony od zapisów przyszłej Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.



Wprowadzenie pilotażowego programu zostało zsynchronizowane z dostosowaniem Regulaminu parkingów P+R. Od 1 lutego 2018 roku obowiązuje zerowa stawka opłat za postój dla Użytkowników rowerów, motorowerów i motocykli oraz umożliwiono ich pozostawienie na Parkingach w godzinach nocnych. Na podstawie nowego regulaminu naliczanie opłaty za postój zaczyna się po upływie 20 minut od momentu wjazdu pojazdu na parking. Wprowadzono także możliwość ładowania pojazdów elektrycznych na wyznaczonych miejscach w cenie opłaty za postój.

Analogiczne rozwiązanie (ładowarka 2x22 kW) zostanie wprowadzone na parkingu P+R Młociny III, którego budowa trwała w 2017 roku. Nowy obiekt będzie zawierał 157 miejsc postojowych dla samochodów, w tym 6 miejsc dla niepełnosprawnych, 2 stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych i hybrydowych, jedno miejsce dla pojazdów uprzywilejowanych i jedno dla pojazdów obslugi technicznej parkingu. Będą także 24 miejsca postojowe dla rowerów w tym jedno stanowisko dla rowerów z napędem elektrycznym.

W projekcie znalazły się także elementy, które podniosą walory estetyczne i ekologiczne całego przedsięwzięcia. Od zewnątrz zostały posadzone ozdobne krzewy liściaste, bardzo odporne na zanieczyszczenia powietrza, o tak wdzięcznych nazwach jak: *rosa rugosa, physocarpus opulifolius* czy *cornus alba*.

Na całość tego zadania inwestycyjnego przeznaczonych zostało 4 500 000 złotych brutto, a wsparcie ze środków unijnych wyniosło 80 proc.

Plany sięgają jeszcze dalej. Coraz większe znaczenie w pozyskiwaniu energii elektrycznej na potrzeby działania komunikacji miejskiej odgrywa fotowoltaika. W planach ZTM jest budowa systemu elektroenergetycznego na parkingach P+R Metro Ursynów i Ursus Niedźwiadek. Przygotowane koncepcje zakładają montaż w tamtych lokalizacjach również punktów ładowania aut elektrycznych o mocy 22 kW (pięć na P+R Ursynów i 10 na P+R Ursus-Niedźwiadek).



Najlepsze systemy dla Warszawy

Bardzo ważną inwestycją, przeprowadzoną w latach 2016-2017 był zakup oraz instalacja Systemu Zarządzania Pojazdów. To wielomodułowe narzędzie dyspozytorskie pomaga zarządzać taborem operatorów. Dzięki funkcjonalnościom dostępnym w ramach systemu ZPP, możliwe jest bardziej efektywne wykorzystanie pojazdów kursujących na poszczególnych liniach, a co za tym idzie, sprawniejsze kursowanie komunikacji miejskiej.

System bazuje na danych otrzymywanych w czasie rzeczywistym bezpośrednio z pojazdów. W zależności od przewoźnika i obowiązującej umowy, dane te są zróżnicowane.

Zgodnie z otrzymywanymi danymi oraz rozkładami jazdy, osoby zarządzające systemem mają bieżący dostęp nie tylko do pozycji pojazdów, ale również do prędkości, kierunku jazdy oraz ewentualnych odchyleń względem rozkładu. Istnieje też możliwość otrzymywania powiadomień o nieprawidłowościach. Dzięki operacjom na danych w czasie rzeczywistym, dyspozytor otrzymuje tzw. alarmy o wszelkich nieprawidłowościach względem rozkładu oraz specjalne powiadomienia o utracie sygnału GPS przez pojazd, opóźnionym odjeździe z pętli oraz o prawdopodobieństwie utknięcia pojazdu w zatrzymaniu.

Dzięki temu systemowi możliwe jest lepsze zarządzanie taborem, kontrolowanie na bieżąco temperatury panującej w pojazdach oraz sprawne reagowanie na pojawiające się utrudnienia. To wszystko również przekłada się na podniesienie komfortu podróżowania pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego.

Przygotowujemy kolejne inwestycje

W 2017 roku pracownicy Pionu Inwestycji wykonali również ogrom prac koncepcyjnych, które powinny zaowocować w niedalekiej przyszłości kolejnymi inwestycjami w aglomeracji warszawskiej.

Przede wszystkim przygotowane zostały koncepcje kolejnych parkingów w systemie Parkuj i Jedź m.in. Żerań PKP, który miałby pomieścić około 281 samochodów osobowych (w tym 11 miejsc dla niepełnosprawnych) i co ciekawe – także 154 miejsca postojowe dla rowerów. Bardzo ciekawe założenia zostały przygotowane dla parkingu P+R przy stacji metra Trocka oraz PKP Jeziorki Na terenie tej drugiej inwestycji miałoby się znaleźć około 130 miejsc dla samochodów osobowych, w tym 6 miejsc dla osób z niepełnosprawnościami oraz 4 miejsca dla samochodów elektrycznych.

Według opracowanej koncepcji (przygotowanej w dwóch wariantach) miałaby się tam znaleźć techniczna pętla autobusowa na poziomie 0 oraz wielopoziomowy parking, który pomieściłby od 164 do 244 samochodów osobowych (w tym 11-12 miejsc dla niepełnosprawnych), a ponieważ stawiamy na elektromobilność to przewidzieliśmy również sześć miejsc do ładowania samochodów elektrycznych. Podobne prace zostały wykonane również dla parkingów PKP Jeziorki.

Jedną z najambitniejszych inwestycji, które ZTM zamierza podjąć jest przygotowanie przebudowy węzła Dworzec Południowy. W 2017 roku została wykonana olbrzymia część



pracy, niezbędnej do tego, by w przyszłości ruszyć z budową w terenie. Dysponujemy już wielowariantową koncepcją wraz z niezbędnymi analizami: funkcjonalną, ekonomiczną i prawną całego przedsięwzięcia.

W ramach wykonanych prac przygotowanych zostało kilka projektów – dwa warianty zagospodarowania terenu wraz z dwiema wersjami układu torowiska tramwajowego. Wariant najtańszy zakłada budowę kondygnacji od -1 (parking) do +2, a wariant maksymalny (tzw. biznesowy) kondygnacje od poziomu -6 (parking i pętla), a powyżej poziomu gruntu dodatkowe co najmniej 3 kondygnacje.

Zarząd Transportu Miejskiego realizuje także zadania związane z projektem budowy w stolicy tzw. parkingów modułowych. Na czym polega to rozwiązanie? 1 marca 2017 roku podpisaliśmy umowę z Instytutem Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej na opracowanie wytycznych do projektowania, budowy i eksploatacji stalowych wielopoziomowych parkingów o konstrukcji demontowalnej.

W założeniu określonym przez ZTM konstrukcja obiektu powinna umożliwiać jego budowę, rozbiórkę, transport konstrukcji w nową lokalizację i ponowną budowę parkingu.

Na podstawie otrzymanej dokumentacji ogłoszony został przetarg, a po jego rozstrzygnięciu ZTM podpisał umowę na wykonanie stosownej dokumentacji technicznej. Zakres Przedmiotu Zamówienia, bazujący na wytycznych opracowanych przez Instytut Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej, obejmował pięć podstawowych modułów, tj. garaż, rampa, klatka schodowa, pomieszczenie techniczne oraz łazienka. W grudniu 2017 roku Wykonawca dostarczył do ZTM projekty techniczne poszczególnych modułów oraz dokumentację katalogową ich wszystkich części.

Przygotowujemy się również do budowy parkingów miejskich, które znacznie ułatwią poruszanie się po stolicy kierowcom aut osobowych. W ramach programu budowy miejskich parkingów ma powstać ponad dwa tysiące miejsc parkingowych. W 2017 roku rozpoczęliśmy przygotowanie koncepcji budowy trzech obiektów, które miałyby zostać zlokalizowane przy ulicy Orzyckiej (parking kubaturowy), Chłodnej oraz Spiskiej – parkingi podziemne, zlokalizowane pod boiskami szkolnymi. Prace koncepcyjne mają za zadanie analizę możliwości realizacyjnych prowadzących do podjęcia decyzji o rozpoczęciu budowy w wybranej lokalizacji

Warto zaznaczyć, że parkingi w zależności od lokalizacji mają mieć od 200 do 400 miejsc, a rewitalizacja boisk jest częścią inwestycji, realizowanych przy okazji odtworzenia terenu po budowie.

Rok 2017 zakończyliśmy podpisując umowę na wykonanie wielowariantowej koncepcji modernizacji Węzła Komunikacyjnego „Młociny". Wykonanie tego zadania ma poprawić jego atrakcyjność dla komunikacji autobusowej, tramwajowej oraz metra.

tekst: Łukasz Majchrzyk



Niezwykłe autobusy Beksińskiego

Zdzisław Beksiński był nie tylko malarzem i fotografem, którego sztuka do dziś inspiruje i zachwyca. Tuż po studiach zatrudnił się w fabryce w Sanoku, gdzie zajmował się projektowaniem nadwozi autobusów. Jego pomysły były takie jego malarstwo – wyprzedzające epokę.

W lutym mija kolejna rocznica tragicznej śmierci polskiego malarza, który przez ostatnich kilkadziesiąt lat życia był związany z Warszawą. Zanim jednak przeprowadził się do stolicy, co zostało pokazane choćby w filmie „Ostatnia rodzina", mieszkał, pracował i malował w rodzinnym mieście. Tworzył również historię komunikacji, chociaż na tym polu nie odniósł wielkich sukcesów – nie przez brak talentu czy wyczucia potrzeb klientów. Przegrał z wszechobecną w latach 50. i 60. szarzyzną.

fot. autosan.eu/zdzislaw-beksinski



Pomysły, które przedstawiał były śmiałe. Dziś zapewne jego przełożeni byliby zachwyceni, dostając do rąk projekt, podążający za najnowszymi trendami, ale w czasach, gdy bigbitowcy byli na cenzurowanym, a słuchanie jazzu było niemal deklaracją polityczną, zarzut „zbytniej amerykańskości" mógł zdyskredytować nawet najlepszy pomysł.

Tak było z pierwszym projektem, który Beksiński przygotował dla Sanockiej Fabryki Wagonów (jak wtedy nazywał się dzisiejszy Autosan). Zespół pod kierownictwem inżyniera Jerzego Potockiego miał przygotować prototyp autobusu wycieczkowego – z napędem na tylne i koła oraz silnikiem umieszczonym z tyłu pojazdu, co pozwoliło zrezygnować z montowania długich wałów napędowych.

Projekt oznaczony SFW-1 wyróżniał się już na pierwszy rzut oka niezwykłą bryłą, a linią nadwozia zajął się właśnie Beksiński, zatrudniony w fabryce na etacie plastyka. Projektów, które przedstawił do tej pory w polskiej motoryzacji nie oglądano. Beksiński wyszedł z założenia, że skoro ma zaprojektować autobus turystyczny, to okna powinny być jak największe, żeby ułatwiać podziwianie pięknych widoków. Do tego dołożył „skrzydła", które można podziwiać na amerykańskich krążownikach szos z lat 50. Chociaż prototyp przejechał testowo aż 80 tysięcy kilometrów, to nie został skierowany do produkcji. Władze fabryki były gotowe skierować pojazd do produkcji – niestety, nie zatwierdzono go na szczeblu ministerialnym.

Ciekawe, jak wpłynęłoby to na przyszłość sanockiej fabryki, gdyby rozpoczęto jego masowe wytwarzanie? Czy na zachodzie Europy znalazłoby się wielu amatorów, gotowych zapłacić w twardej walucie za takie pojazdy? Czy sam Beksiński rozwijałby wtedy swoją karierę artystyczną?

W następnych latach późniejszy słynny malarz pracował nad kolejnymi projektami, rozwijanymi w sanockiej fabryce. Późniejszy słynny malarz tym razem zdecydował się na bardziej zachowawczą linię nadwozia – być może doszedł do wniosku, że nie ma sensu bić głową w partyjny mur i forsować rewolucyjnych rozwiązań.



fot. YouTube

W 1962 roku powstał prototyp autobusu SFA-2, a niewiele później kolejny model, czyli SFA-3. Tym razem Beksiński postawił na prostotę, co spowodowałoby też niższe koszty tłoczenia blach. Nie zmieniło się jedno, bo górna część karoserii w dalszym ciągu miała być mocno przeszklona. Również te prototypy ostatecznie trafiły na złom, zamiast do produkcji.

Na początku lat 60. w sanockich zakładach zajmowano się także produkcją karetek oraz samochodu nysa, który trafiał później na eksport. Ten segment produkcji miał być rozwijany, w planach pojawiło się wypuszczenie na rynek mikrobusu. Karoserię i tym razem miał opracować Zdzisław Beksiński. W 1964 r. stworzono prototyp SFA-4 „Alfa", który został wypuszczony na testy drogowe. Konstrukcję można było oglądać na ulicy.

Samochód miał kanciastą karoserię, a linia nadwozia charakteryzowała się dużym dynamizmem, co podkreślało umieszczenie tam podłużnych listew bocznych. Ciekawym pomysłem było zakryte tylne koło. Produkcja miała ruszyć w 1965 roku. Pomyślnie rozwijający się projekt przerwało rozpoczęcie rozmów polskich władz z Włochami na temat zakupu licencji Fiata 125. Zmieniła się koncepcja – zamiast wspierania rodzimych pomysłów, postanowiono kupować zachodnie, sprawdzone patenty. Po zbudowaniu próbnych 20 egzemplarzy „Alfa" trafiła do lamusa.

Beksiński nie miał szczęścia i chyba do tego samego wniosku doszli jego przełożeni, którzy w końcu przenieśli artystę z biura projektowego do malarni transparentów propagandowych. Malarz bardzo przeżył tę degradację i niedługo później odszedł z fabryki. Wkrótce przeniósł się do Warszawy i rozpoczął nowy etap życia. ■

tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:

- *autosan.eu/zdzislaw-beksinski*



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl
ARRIVA	www.arrivabus.pl
EUROPA EXPRESS CITY	www.europaexpress.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO